

ГОЛОС УКРАЇНИ

ГАЗЕТА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

№ 128 (1128) • Четвер, 13 липня 1995 року • Ціна договірною



Ми кажемо "хліб" — розуміємо "незалежність"

Йде зерно у державні засіки

На всій тристакілометровій протяжності Дніпропетровської області розгорнулися жнива. Чималі частини площі під озиминою загинула завмиру, тому їх називають ятминіями, бо саме ятменем довелося підсвітити оголену ниву. Отож врожайність із 660-гектарного зернового поля очікується дещо нижча, ніж могла б бути. І головна надія хліборобів — на поля Царичанського, Покровського, Ніпопольського районів, де а орієрних господарствах очікується врожай озимої пшениці по 40 — 50 центнерів з гектара.

Ть сподівання трудівників села Дніпропетровщини — на більш як півтора мільйона залозового збору раннього зерна, з яких 1 мільйон 50 тисяч тонн буде продано державі. Перші тисячі тонн хліба урожаю-95 уже пішли в рахунок місцевого державоування. Отже, державі дніпропетровський хліб дадуть. Ть чь буде він у них саміх, якщо в деяких районах, наприклад, Синельниківському, ні повідомля голови райради Володимир Алюхін, 60 процентів зерня вже продано авансом?

НАДІЇ, АЛЕ З ТРИВОГАМИ

Мабуть, як ніколи, у скрутному становищі опинилися хлібороби Херсонщини з період цюгорічних жнив. Нинішнього літа їм належить зібрати понад 650 тисяч гектарів зернових, в комбайнів мають три тисячі. Отож навітаження на машину становить більш як 210 гектарів на сезон, а в окремих господарствах, скажімо, Нижньосірогозького району перевищує тисячу гектарів. Начальник обласного управління сільського господарства і продовольства Костянтин Довгань не приховує тривоги:

— Очевидно, жнива цього року затягнуться приблизно до 1 серпня. Комбайнові пари старі, чотири роки не оновлювалися, а ті дрітї машин, які отримали веданню, стоячище не надбавго поліпшили. Щойно говорив з міністром сільського господарства і продовольства, просив допомоги...

Шоправада, готуються до жнив, херсонці намагалися робити все можливе. Використо-

ауючи кошти, отримані за форвардною оплатою, заасили паливом, запчастинами, отож техніка не простое. Порівняно з минулим роком зібрали більшу площу. Врожайність трохи нижча за минулорічну — 22 центнера, але головну надію покладають на врожай озимої пшениці, яку косять поки що тільки у південних районах — Синьодо-ськом, Білозерському, Ново-троїцькому. Вже почали під-важувати ваги на цій операції буде зайняти 1600 комбайнів. У радї району, аби вийти зі скрути, створено ударні загони, які приходять на допомогу туди, де навітаження надто високо. Згодом передбачається черкнатити техніку з південних районів у північні, щоб прискорити жнива.

І асе ж херсонці сподіваються на державну допомогу. І на те, що уроки нинішніх жнив буде араховано за майбутнє.

ЗВЕРНЕННЯ
Президента України Леоніда Кучми
до селянства,
до всього українського народу
Читайте на 2-й стор.

Фото Сергія КОВАЛЬЧУКА.

Добрі сусіди хочуть стати надійнішими партнерами

Голова Верховної Ради України Олександр Мороз прийняв Надзвичайного і Повноваженого Посла Республіки Польща в нашій ірраїні Єжи Козакевича на його прохання.

Під час розмови сторони обмінялися думками про сучасний стан і майбутнє українсько-польських азамі, і насамперед на парламентському рівні.

Єжи Козакевич зауважив, що наші відносини у політичній сфері набагато ирраш, ніж в економічній, хоч останнім часом багато зроблено, щоб і в цій площині ситуація змінювалася на ліпше. Ная Посол запропонував створити в Коростківському районі, що на Житомирщині, поазає фермерське господарство — від виробництва сільгосппродукції до її переробки, в асе готує акласти гроші польські і канадські інвестори, що схвально сприйнято українською стороною.

Наслідки аварії у Харкові ліквідовуються

11 липня відбулося засідання постійної урядової комісії з питань техногенно-екологічної безпеки та надзвичайних ситуацій під головуванням віцепрем'єр-міністра України Василя Аураліна. Було розглянуто хід ліквідації наслідків аварії на очисних спорудах Харкова та забезпечення належного екологічного стану в Харківській, Донецькій і Луганській областях. Заслухано звіти Мінко-

безпеки, Міністерства охорони здоров'я, Штабу цивільної оборони та інших відомств із виконання намічених комісією надзвичайних заходів.

Комісія обов'язала відповідні міністерства, відомства та об'єднанки поділити і всебічно інформувати населення про екологічний стан кожного регіону та надійним, у разі потреби, необхідних рекомендацій і практичної допомоги.

Вожатий горів, але врятував десять життів

Міська рада Салаторії звернулася до Президента України з клопотанням про нагородження відомого студента Максима Чаренка. Тієї ночі Максим, другокурсник Вінницького педагогічного інституту, який проходив практику в єваторійському оздоровчому таборі «Червоної вітрила», був черговим. Раптом біля вікна спалив, де відпочивали десятеро дівчаток, побачив незнайомця, який кинув у відчинене вікно підпалений предмет.

(Закінчення на 14-й стор.).

ОДНОГО КОРЕНЯ НАРОДИ

Сьогодні розпочинається державний візит Президента України Леоніда Кучми до Республіки Білорусь. У ході візиту планується підписання Договору про дружбу, добросусідство і співробітництво між Україною і Республікою Білорусь, який має підняти стосунки між двома країнами на якісно новий рівень. Бувають також підписані угоди про трудову діяльність громадян, які працюють за межами своїх держав, про умови та порядок обміну житловими приміщеннями поїзних сім'ювання, про співробітництво між міністерствами охорони здоров'я на 1995—1996. Підписання цих документів зміцнить договірно-правову базу та окреслить нові сфери співпраці між нашими країнами.

Під час візиту планується також проведення переговорів з питань двостороннього співробітництва у торговель-економічній галузі та мінімізації наслідків аварії на ЧАЕС. За результатами переговорів має бути прийнято спільне комюніке.

Леоніда Кучму зустріне з представниками української громади у Білорусі, з керівниками промислових підприємств, які працюють у кооперації з українськими партнерами. Залинявано також зустріч з виконавчим секретарем СНД Іваном Коротченко.

Народний депутат України Сергій ГОЛОВАТИЙ:

Рада Європи — на схід, Україна — на захід

Виступ на парламентській Асамблеї Ради Європи

Як було підкреслено лордом Фіншером у його доповіді, а саме про те, що «дальшим позитивним розвитком став невіданий інтерес України до активної участі у розв'язанні прідністровського питання... (Україна виявила бажання сприяти гарантіям безпеки у розв'язанні прідністровського конфлікту, зокрема на його політичних етапах... С.Г.Т.). Сприяючи іншому роз'ясненню, крім гарантії безпеки, як було зазначено, включало співробітництво щодо виведення 14 Російської армії, встановлення кордонів, демаркаційних ліній тощо».

Може запитати, що Україна готова до цих більших кроків, ніж ті, які агадали у доповіді лорда Фіншера, або зробили свій внесок в урегулювання безпеки та миру у регіоні. У випадку, якщо Молдова подасть запит до ОБСЄ розпочати операцію щодо підтримки миру в Придністров'ї, Україна готова послати і свої миротворчі сили.

Таким чином, підтримка з боку України щодо адекватних Молдові до Ради Європи а твердження і безумовно.

Друге, що випливає з п'ятих, яке розглядається, повертає мою увагу до попередньої сесії Асамблеї, коли обговорювалися доповіді лорда Фіншера і президента загальної політики Рад Європи. Цілковито підлягає твердження лорда Фіншера про те, що «востаннє збільшення кількості країн, які останнім часом зацікавлені в адекватній раді Європи, а не будь-яким політичним уго-

дорукує суттєві проблеми перед організацією, а поговорюючи а там, що «востаннє збільшення кількості країн, які останнім часом зацікавлені в адекватній раді Європи, а не будь-яким політичним уго-

дорукує суттєві проблеми перед організацією, а поговорюючи а там, що «востаннє збільшення кількості країн, які останнім часом зацікавлені в адекватній раді Європи, а не будь-яким політичним уго-

дорукує суттєві проблеми перед організацією, а поговорюючи а там, що «востаннє збільшення кількості країн, які останнім часом зацікавлені в адекватній раді Європи, а не будь-яким політичним уго-

дорукує суттєві проблеми перед організацією, а поговорюючи а там, що «востаннє збільшення кількості країн, які останнім часом зацікавлені в адекватній раді Європи, а не будь-яким політичним уго-

ахізового торгового договору з ЄС. Минулого року Україна прийняла рішення відмовитися від ядерної зброї. Це рішення було узалежнено від виконання умов шестипунктної Декларації про зброю. Українська армія публічно схвалює просування на схід НАТО. Помікрюване управління Кримом, де сепаратистський рух становить найбільшу небезпеку для територіальної цілісності України, також а позитивне ознакою внутрішньої політики України. І, нарешті, Україна отримала нову демократичну «Малу Конституцію», коли було підписано Конституційний Договір між Президентом та Парламентом, щоб уникнути глибокої політичної кризи між гілками влади і метою встановлення нового конституційного порядку».

Усі вищезазначені приклади позитивних зрушень а українській внутрішній та зовнішній політиці уже по року можуть стати цілком солідною базою для поширення зони демократичної безпеки далі на схід.

Споглядатимемо, що розширення Рад Європи не зупиниться на молдовсько-українському кордоні. Мільйони громадян України, які і рад сусідніх країн, уже мають надію, що з приводу заяви України про членство у Раді Європи буде вжито позитивне рішення уже цього року і що Рад Європи, просуваючись на схід, сприятиме просуванню України на захід, а саме до ширшої зони європейської демократичної безпеки.

У фракції і Групах Верховної Ради

Компетенція Руху політично не обмежується

На останніх засіданнях члени фракції Руху обговорювали два важливі питання. Перший: політичне реформування держави. Ми досі багато зусиль для прийняття Закону про владу і підписання Конституційного договору. Але це, звичайно, тимчасові заходи, які реформують, що ми на розв'язку основних проблем. Наша стратегічна мета — прийняття нової Конституції і проведення нових парламентських виборів. Для цього має бути новий виборчий закон і закон про політичні партії. Наша фракція розробила проекти цих надзвичайно важливих законодавчих актів. Як основа ідея — держава повинна силою закону підготувати до об'єднання нації, щоб вони були численні і справді відображали повільно населення всіх регіонів України. Для цього, безперечно, потрібна хоча б мінімальна фінансова підтримка цих партій державою пропорційно їхній численності. Немає по не маємо, вважалося, відбувається структурнування в суспільстві, думки громадян найпоширеніше відображаються через партійну систему.

Другий блок, надзвичайно важливий для представників Руху а парламентах, — це економічні реформи. Ми покладаємо великі надії, що ними займатиметься уряд. Але тут а поля і для парламентських роздумів. Ми бачимо, що сучасністський підхід нас дав бажаного результату. Наразі потрібно прийняти закон про оподаткування, зменшити податковий тиск, одразу на практиці ці рішення не мають алчутних наслідків. Немає по не маємо, а надати стимулу, який ми напрома, котрі потім підготуватимуться економічно.

Нині, зокрема, представники фракції в Комісії а закону і освіти займаються активами щодо виконання української програми комплексної автоматизації міністерств і підприємств. Це надзвичайно важливий проєкт, хоча дуже складний і коштуватиме дорого, але його реалізація могла б приспирити і структурній перебудові галузі, і підвищенню її конкурентоспроможності. (На превеликий жаль, Міністрпрод в особі міністра та інші урядові чиновники вже понад рік цю програму блокують).

Турбує нас і інші економічні проблеми, і, звичайно, така важлива, як законодавче забезпечення діяльності фізичних підприємств. Фракція Руху неодноразово критикувала відношення президента, укаса, але тепер бачимо, що той проєкт, який внесли комісії на розгляд Верховної Ради, має суттєві недоліки на так на повняння умова для відновлення виробництва та інтеграції підприємств а виробничі комплекси, як для підприємств, що працюють з сучасним господарюванням а рішеннями Кабінету міністрів. Це буде ланка для тих, хто на квітень платити податки. Позиваю фракцію Руху, щоб вони негайно виступили з поправками до цього законопроекту, або його відхилили.

Один важливий економічний питання ас актуальним а засіданні членів фракції Руху. Чуття про те, що рішення в парламенті можуть опиратися лише політичним поглядами, не просто перебільшення, а реальна відсутність реальної, сталої речі.

Володимир КОТЛЯНИЦЬ,
секретар фракції Руху.

Точка зору

Чи можна побудувати правову державу, сформувавши перший Конституційний суд України антиконституційним шляхом?

ОКРИМ цієї незалежної, як має своєрідно України, вона може опиратися на один. Йдеться про спробу сформування першого Конституційного суду України відкрито антиконституційним шляхом. Якщо це спроба, то в Україні, на жаль, робити перші, вирішальні а вже суперечливі кроки до демократії, до побудови громадянського суспільства, а силою початку буде дискредитовано ідею Конституційного суду, основного стабілізатора суспільства. Це не спроба, а спроба, яка може посприяти доведенню до побудови правової держави.

Один небезпечний крок асому шляху вже зроблено. Прийнято Конституційний договір, який практично утворює нову чинну Конституцію. По суті, це не що інше, як політичний угода. Добре, що цей Договір тимчасовий, дільний один рік до прийняття нової Конституції. Та чи варто формувати та тимчасовою угодою на 10-річний термін таку важливу для правової держави інституцію, як Конституційний суд, тим яче перший для України?

Ніяк як конкретна правова ситуація малою проблем формування Конституційного суду? За чинною Конституцією України Конституційний суд обирає Верховна Рада на поданням її Голови (ст. 108). У Законі «Про Конституційний суд Укра-

ди», навіть якщо їх називають конституційними. За Договором, прийнятим прогом більшістю голосів, усі конституційні закони України, що суперечать йому, втрачають свою силу, втрачають свою силу, втрачають свою силу. То що робити Конституційний суд? Поданням на засідання Верховною Радою однією до Конституції, має забезпечувати конституційну законність, а поновити, призначити Президентом, агідно а Договором, охороняти сама його? А як же бути а присягою конституційних судів? Якщо ж ми замислюємо складу присягати не на Конституції, а інш? На Договорі? Хочеться запитати саме кандидати до цієї посади, чи усвідомлюють вони, що на їхню, чи дозволяє їм це робити чинна професійна совість і етика? Чи матимуть вони конституційну присягу, чи клянуться про моральне, забезпечувати охорону нової Конституції України, адже їх призначають на 10 років?

Для цього, навіть поставте чинною. Але головне а яких: як бути з правовою державою, яку прагнемо побудувати?

Але немає безкінечних ситуацій. Конституційний суд, безперечно, мали б уже давно створити.

Однак формувати Конституційний суд слід лише конституційним шляхом, альтернативи тут не може бути. На навіть обрання конституційним шляхом, коли потрібно, а внесенням до чинної Конституції варіанта проєкту, призначення його складу Президентом, ми може приступити до роботи лише після прийняття нової Конституції України. А до цього Конституційний суд може зайнятися, крім відхилень організаційних питань (приміщення, апарат тощо), роботою над завершеним новою Конституцією, адосягненням законодавства про Конституційний суд. На завадімо б і вичення певного зарубіжного досвіду.

Виктор ІВНИКІН,
народний депутат України.
Анатолій МАЛОК,
заслужений юрист України.
Міжнародний центр права.

У номер

• Москва

Президент заворів.
Нічого серйозного

Президент Росії Борис Єльцин гостинно прийняв в Кремлі делегацію міністрів Москви у зв'язку із загостренням ішаської хвороби серця. Судячи з перших даних обстеження Бориса Єльцина, нічого серйозного з ним не сталося і, перебуваючи в лікарні, він продовжує виконувати свої конституційні обов'язки глави держави, — записи іноземних дипломатів ТАРС — прес-секретар Президента РФ Сергій Мєдведєв.

• Вашингтон

Американці посприяють
свободі в В'єтнамі

Президент США Білл Клінтон, виступаючи на урядовій церемонії в Білому домі, оголосив про рішення відновити дипломатичні відносини з В'єтнамом у повноцінній формі. Нормалізація і розширення контактів між американцями та в'єтнамцями, сказав президент, просує вперед справу свободи в В'єтнамі, як це сталося у Східній Європі і колишньому Радянському Союзі. Цей крок відновляє наші інтереси багати мільйни і мирний В'єтнам у стабільній Азії, підкреслює Білл Клінтон.

• Рим

Політикив інкриминують корупцію

Прокурор Мінда видала ордер на арешт колишнього голови Ради міністрів Італії і єдиного соціалістичного партії Беттіно Крассі. Як стало відомо сьогодні, відомого політика звинувачують у корупції та порушенні закону про фінансування політичних партій, цього разу у справі про хабарництво під час будівництва міланського метро.

• Париж

Французи це повоюють

Якщо Вашингтон відмовиться від дотримання своїх умов на поставку зброї до Боснії та Герцеговини, то міжнародним силам ООН доведеться негативно її звинувачити. З таким попередженням виступив президент Франції Жак Шірак. На сесії Європейського парламенту, яка відбувається у Страсбурзі, він сказав, що разом з тими Франція поки що не має наміру виконати свої «благотворні наміри».

• Баку

І, можливо, стріляти перестануть

Питання, пов'язані з режимом припинення вогню в зоні міжнародно-державних конфліктів, якого дотримувались сторони вже понад рік, будуть обговорюватися у столиці Азербайджану. «Залда цього до Баку прибула місія ОБСЄ».

У Баку розкошулюють, що до допомогати ОБСЄ надійде угодити політичні сторони з сторони умов для розмищення в зоні конфлікту сил підтримання миру.

• Мадрид

«Акт міжнародного розбою»

Та окремим звинуваченням сенатор Аляски Маттіне, який керівництво ліоентристської коаліції «Об'єднані дії», напад фрегата військово-морських сил Франції на судно «Рейнбоу уорлор» — міжнародної організації «Грінпіс». У розмові із журналістами він висловив серйозне задоволення через рішення президента Франції відновити відкрити випробування.

Тетяна ІВЖЕНКО, УНІАР (спеціально для «Голосу України»)

Виклик прийняли. І пішли на «ви»

ПРИ ДЕРЖАВНИЙ Думі Російської Федерації підтверджено рішення Парламенту Російської Федерації, створено на пропозицію парламентського комітету з питань СНД та зв'язків із співвітчизниками, до яких зарекомендує усіх росіян за національним походженням, громадянство яких би їх країні вони були.

Учась у з'їзді уповноважених представників зарубіжних російських організацій та об'єднань ухвалили рішення підтримати усіх колишніх республік СРСР, бо, за словами голови Комітету з питань СНД Костянтина Затуліна, «проблеми багатомовної російської діаспори найважливіше не знаходять розуміння у нових незалежних державах». Такі думи цілком поділили всі делегати з'їзду, зокрема і 58 представників України: депутати Верховної Ради Петро Симоненко, Юрій Болдирев, Сергій Гирняк, керівники товариства російської культури в Києві, Львові, Сімферополі, російська творча інтелігенція в діаспорі з Львова та західних регіонів України.

Постанову про створення експертно-консультативної організації при Держдумі — російський парламент ухвалив у кінці цього року. До Рад, за рішенням Держдуми, мають входити 39 членів: по одному представнику від кожної держави СНД та країн Балтії (від України та Казахстану — по два), а також депутати парламенту РФ. Як сказано в положенні про Раду співвітчизників, головне завдання новоствореного органу — участь у підготовці законопроектів у Держдумі, а також робота щодо ратифікації міжнародних угод, сприяння активізації об'єднання російських громад, організацій та об'єднань у країнах проживання, координація зусиль для забезпечення основних прав і свобод росіян у країнах проживання.

Під час з'їзду зобов'язалися регулярно інформувати Держдуму про становище земляків у близькому зарубіжжі.

Відповідальним секретарем Ради призначено Костян-

тина Затуліна. Він здійснюватиме організаційне та експертно-аналітичне забезпечення роботи Ради. Фінансування та матеріальну підтримку, технічне забезпечення нового проекту покладають на апарат Держдуми. А Прем'єр-міністр Віктор Черномірдин під час зустрічі з делегатами з'їзду повідомив, що уряд розробляє програму пріоритетного кредитування тих підприємств і галузей економіки країн ближнього зарубіжжя, де працюють росіяни. Для розробки програми, за словами Віктора Черномірдина, створено спеціальну урядову робочу групу, яку очолює і.о. прем'єр Сергій Шойхур. Крім того, відіслано в федеральну бюджет Росії передбачено створити витрати для надання матеріальної підтримки землякам у зарубіжжі. Членом Ради призначено Раді співвітчизників проголошує Раді співвітчизників про те, щоб державні органи РФ надали їм країн СНД безпосередньо через організації діаспори та пов'язані з ними фінансово-комерційні структури. Організм Раді співвітчизників звернувся з офіцій-

ним листом до Держдуми і найвищих органів держави РФ. У документі не раз наголошено, що інші співвітчизники у колишніх республіках СРСР «знають досвід держави у питанні відкритості, демократії, права людини, місце проживання. Тисячі нападів братів і сестер шодені в Росію, а інші співвітчизники своїх дітей». Таку думку висловили у листі до з'їзду співвітчизників голова Держдуми Росії Іван Рїбінко. Він зазначив, що у країнах СНД зростає неспівпадіння у майбутньому. «Співвітчизники» важко переживають відносини між історично, ставшиши — Росії. Іногді ставшиши укладати стосунки, що співвітчизники не мають російського громадянства». Голова Держдуми висловив упевненість, що ситуація в державі зміниться з початком роботи Ради співвітчизників. «Ми сподіваємося, що всі установи, документи з'їзду, документи з'їзду, що Рада як передпідписаний Росії діаспори вносє у наш радий державний розвиток, відновлює наші відносини на великій, кінтовий нам розвиток СРСР».

Інженер Крістофер ФЕРЕН:
В УКРАЇНІ СТАЛИСЯ ЗМІНИ НА КРАЩЕ

Представляємо дипломатичний корпус в Україні

З досю «Голосу України»

У Надзвичайному і Повноваженому Посла Бельгії в Україні Інженер Крістофер ФЕРЕН зазначив для кар'єрного дипломата біографію: університет у Брюсселі, де вони вивчали право, курси для роботи в МЗС Бельгії, його призначення до Парижа, з'їзди — послами першого секретаря посольства Бельгії в Ірландії, радника з питань культури та преси в Генеральній консулі в Токіо, три роки міністром-посланцем у Москві, а з 5 травня 1992 року — послом в Україні.

Пані Крістофер ФЕРЕН не могло розмовляти російською і спілкуватися з нею легко і приємно. Кореспондент «Голосу України» попросив її відповісти на кілька запитань.

— Розкажіть, будь ласка, про ваш перший арешт внаслідок співпраці з людьми, які недовго називалися радянськими.

— Була дуже злизована, потрапивши в засідки інше, ніж укажати, суспільство. Згодом переконався, що й у цього суспільства також інше уявлення про нас, адже ми є європейцями. Такий результат деформізації, що йшла з обох сторін.

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Вони менше розуміють багато краще, проте за задолго до: створено правопорушення для цих відносин, не частіша угода готова до підписання, поліпшується торгово-економічний зв'язок. До речі, не менше представників двох бельгійських торгових палат побували в Києві. Вони приїздили, щоб зустрітися з українськими і приватними фізиками. І знаєте: всі знайшли тут справу! Особливо усталені діалогічні контакти в сільськогосподарській галузі.

— Вони менше розуміють багато краще, проте за задолго до: створено правопорушення для цих відносин, не частіша угода готова до підписання, поліпшується торгово-економічний зв'язок. До речі, не менше представників двох бельгійських торгових палат побували в Києві. Вони приїздили, щоб зустрітися з українськими і приватними фізиками. І знаєте: всі знайшли тут справу! Особливо усталені діалогічні контакти в сільськогосподарській галузі.

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Вони менше розуміють багато краще, проте за задолго до: створено правопорушення для цих відносин, не частіша угода готова до підписання, поліпшується торгово-економічний зв'язок. До речі, не менше представників двох бельгійських торгових палат побували в Києві. Вони приїздили, щоб зустрітися з українськими і приватними фізиками. І знаєте: всі знайшли тут справу! Особливо усталені діалогічні контакти в сільськогосподарській галузі.

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Вони менше розуміють багато краще, проте за задолго до: створено правопорушення для цих відносин, не частіша угода готова до підписання, поліпшується торгово-економічний зв'язок. До речі, не менше представників двох бельгійських торгових палат побували в Києві. Вони приїздили, щоб зустрітися з українськими і приватними фізиками. І знаєте: всі знайшли тут справу! Особливо усталені діалогічні контакти в сільськогосподарській галузі.

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Вони менше розуміють багато краще, проте за задолго до: створено правопорушення для цих відносин, не частіша угода готова до підписання, поліпшується торгово-економічний зв'язок. До речі, не менше представників двох бельгійських торгових палат побували в Києві. Вони приїздили, щоб зустрітися з українськими і приватними фізиками. І знаєте: всі знайшли тут справу! Особливо усталені діалогічні контакти в сільськогосподарській галузі.

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Вони менше розуміють багато краще, проте за задолго до: створено правопорушення для цих відносин, не частіша угода готова до підписання, поліпшується торгово-економічний зв'язок. До речі, не менше представників двох бельгійських торгових палат побували в Києві. Вони приїздили, щоб зустрітися з українськими і приватними фізиками. І знаєте: всі знайшли тут справу! Особливо усталені діалогічні контакти в сільськогосподарській галузі.

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Вони менше розуміють багато краще, проте за задолго до: створено правопорушення для цих відносин, не частіша угода готова до підписання, поліпшується торгово-економічний зв'язок. До речі, не менше представників двох бельгійських торгових палат побували в Києві. Вони приїздили, щоб зустрітися з українськими і приватними фізиками. І знаєте: всі знайшли тут справу! Особливо усталені діалогічні контакти в сільськогосподарській галузі.

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Вони менше розуміють багато краще, проте за задолго до: створено правопорушення для цих відносин, не частіша угода готова до підписання, поліпшується торгово-економічний зв'язок. До речі, не менше представників двох бельгійських торгових палат побували в Києві. Вони приїздили, щоб зустрітися з українськими і приватними фізиками. І знаєте: всі знайшли тут справу! Особливо усталені діалогічні контакти в сільськогосподарській галузі.

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Вони менше розуміють багато краще, проте за задолго до: створено правопорушення для цих відносин, не частіша угода готова до підписання, поліпшується торгово-економічний зв'язок. До речі, не менше представників двох бельгійських торгових палат побували в Києві. Вони приїздили, щоб зустрітися з українськими і приватними фізиками. І знаєте: всі знайшли тут справу! Особливо усталені діалогічні контакти в сільськогосподарській галузі.

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Вони менше розуміють багато краще, проте за задолго до: створено правопорушення для цих відносин, не частіша угода готова до підписання, поліпшується торгово-економічний зв'язок. До речі, не менше представників двох бельгійських торгових палат побували в Києві. Вони приїздили, щоб зустрітися з українськими і приватними фізиками. І знаєте: всі знайшли тут справу! Особливо усталені діалогічні контакти в сільськогосподарській галузі.

Та, на шість, так, де співіснують політики, справдов народна дипломатія, причому в дипломатичному порядку? І тільки один до одного туристи, артисти, підприємці.

Не кажу ж про українську діаспору в Бельгії, а постійно своє придумує і організовує, підтримує постійний зв'язок і з місцями своїх друзів, і як зовсім бізнес-справу: для країн підтримки України приймає по 800 дітей з України на двомісячне оздоровлення. Зрештою, сказав, що в нашій країні України має добру репутацію.

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

— Як сказав призначення і до Москви, і до Києва сприйняли з величезним інтересом: кому це повірили, так опинилися на передній лінії. Зі спостережень, як і в Росії, і в Україні намагаються згадати ніколи не складної ситуації з захопленням, які стійкі люди живуть тут?

КОДЕКС ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА УКРАЇНИ

(Початок у «Гу»
від 11 липня н. р.)

Стаття 189. Відмова перевізника від договору

Перевізник має право відмовитися від договору морського перевезення пасажирів при настанні обставин, зазначених у пунктах 1-4 статті 156 цього Кодексу.

Договір морського перевезення пасажирів припиняється без відмови сторін при настанні обставин, зазначених у пунктах 1 і 2 частини першої статті 189 цього Кодексу.

У разі припинення договору морського перевезення пасажирів до відходу судна пасажирів повертається вся плата за проїзд і проїзний багаж, а при припиненні договору після початку рейсу — частина вказаної плати пропорційно відстані, перевезення на яку не відбулося.

Перевізник має право змінити відвіди судна, змінити маршрут перевезення, місце посадки або відходу пасажирів, якщо такі дії будуть необхідні внаслідок стійкого недіагнозу, несприятливих санітарно-епідеміологічних умов і порту відправлення, припинення або за маршрутом перевезення, а також інших подій і явищ, що не залежать від перевізника і роблять неможливим виконання договору морського перевезення пасажирів.

Стаття 190. Права пасажирів

Пасажир має право:

а) перемістити з собою дітей безкоштовно або на пільгових умовах;

б) перемістити з собою квітучий багаж безкоштовно в межах установлених норм;

в) заявити для перевезення багажу плату за тарифом.

Про втрату або пошкодження багажу пасажир повинен направити письмове повідомлення перевізнику або його агенту:

а) у випадку явного пошкодження квітучого багажу — до або в момент вильоту пасажирів;

б) у випадку явного пошкодження іншого багажу — до або в момент його вильоту;

в) у випадку втрати багажу або пошкодження багажу, якого не явилося, — протягом п'яти днів після дня вильоту багажу або дня вильоту пасажирів, якщо він повинен бути вильоту.

Письмове повідомлення виконавця ліній цієї статті, що вказався, оскаржити не дозволено протягом того, що пасажир одержав свій багаж нешкодливим.

Письмове повідомлення не потрібне, якщо стан багажу було спільно визначено або перебігено в момент його отримання.

Багаж, не запитаний протягом трьох місяців з дня приходу судна в порт призначення, вважається реалізованим у порядку, встановленому Міністерством транспорту України.

Стаття 191. Страховування пасажирів

Пасажир за договором морського перевезення підлягає обов'язковому страховуванню від нещасного випадку відповідно до законодавства України. Страховування пасажирів страховою премією асодить у вартість квитка.

Стаття 192. Морський стан судна

Перевізник зобов'язаний до початку перевезення привести судно в стан, придатний для плавання і безпечного перевезення пасажирів, зазначено належним чином спорядити його і забезпечити всі необхідні для плавання, укомплектувати екіпажем і утримувати судно в такому стані протягом усього часу морського перевезення пасажирів.

Стаття 193. Відповідальність перевізника

Перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок смерті паса-

жирів або ушкодження його здоров'я, а також і результати втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було заподіяно шкоду, ставалася під час перевезення і була внаслідком його або недостатності перевізника, його працівників, агентів, дії дітьх у межах своїх службових обов'язків.

Перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок втрати або пошкодження багажу, а також за прострочення в його доставці, якщо це доведе, що нестача, пошкодження або прострочення в доставці ставали не з його вини.

За втрату або пошкодження квітучого багажу перевізник відповідає лише у випадку, якщо пасажир доведе, що втрата або пошкодження квітучого багажу відбулися або необхідності перевізника.

Перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження грошей, цінних паперів, документів, коштовностей, прикрас, виробів мистецтва або інших цінностей, за винятком випадків, коли такі цінності були знайдені на збереження перевізнику, якщо потерпілий їх зберігати в безпечності. В останньому випадку перевізник відповідає не лише межах, передбачених частиною четвертою статті 194 цього Кодексу.

Якщо потерпілий не звинувачує в акті або бездіяльності пасажирів стали причиною або сприяли його смерті або ушкодження здоров'я, втрати або пошкодження його багажу, суд, що розглядає справу, може звинувачувати перевізника від відповідальності повністю чи частково.

Стаття 194. Межі відповідальності перевізника

У випадку смерті пасажирів або ушкодження його здоров'я відповідальність перевізника ні в якому разі не перевищує 175000 розрахункових одиниць у відношенні перевезення в цілому.

Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження квітучого багажу ні в якому разі не перевищує 1800 розрахункових одиниць на пасажирів у відношенні перевезення в цілому.

Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження автомобілів, виключаючи весь багаж, що перевозиться в автомобілі чи на його причепі, не перевищує 10000 розрахункових одиниць за автомобілем відносно до перевезення в цілому.

Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження іншого багажу, ніж той, що зазначено в частині другій і третій цієї статті, ні в якому разі не перевищує 2700 розрахункових одиниць на пасажирів у відношенні перевезення в цілому.

Перевізник і пасажир можуть шляхом точно вираженого письмового угоди встановити більш високі межі відповідальності ніж ті, що передбачені частинами 1-4 цієї статті.

Перевізник, працівник або агент перевізника не вправі скористатися межами відповідальності, встановленими в цій статті, якщо буде доведено, що збиток заподіяно внаслідок дії або упущення перевізника, працівника або агента перевізника, скоєних або з наміром, або з метою збільшення збитку, або з наміром, або з метою збільшення збитку, або з наміром, або з метою збільшення збитку.

ГЛАВА 4. ДОГОВІР МОРСЬКОГО КРУЗУ

Стаття 195. Поняття договору морського крузу

За договором морського крузу одна сторона — організатор крузу зобов'язується здійснити колективний морський подорож (крузу) за певною проплатою і надати учасникові крузу всі погляди з цієї послуги (морське перевезення,

харчування, побутові і ескурсії, обслуговування тощо), а інша сторона — учасник крузу зобов'язується сплатити за це встановлену плату.

Стаття 196. Докази укладення договору морського крузу

Документом, що підтверджує наявність договору морського крузу, є меморіал публічно або іншим приватним до нею документ, виданий організатором крузу.

Стаття 197. Сфери застосування договору морського крузу

Наступні правила цієї глави застосовуються у тих випадках, коли угодою сторін за договором крузу не встановлено інакше. Однак будь-які угоди сторін, що обмежують права учасника крузу, передбачені в цій главі, будуть не дійсними.

Стаття 198. Морський стан судна

Організатор крузу зобов'язаний до початку крузу забезпечити приналежність судна і належний стан відвідуваного порту статті 192 цього Кодексу і утримувати судно в такому стані протягом усього часу крузу.

Стаття 199. Відмова від договору морського крузу

Учасник крузу має право у будь-який час до початку крузу відмовитися від договору морського крузу. Учасник крузу, який здійснює подорож, організатор крузу про відмову від договору, має право одержати назад плату за крузу в порядку, розмір і терміни, встановлені договором морського крузу.

У випадку, коли організатор крузу не може надати учасникові крузу місце на судні, яке передбачено договором, або, за угодою учасника крузу, таке ж місце не може бути надано з огляду на характеристики і комфортність судна, учасник крузу вправі відмовитися від договору і повністю отримати назад плату за крузу.

Стаття 200. Відмова від договору організатора крузу

Організатор крузу має право відмовитися від договору морського крузу з дня виникнення до початку крузу обставин, зазначених у пунктах 1-4 статті 156 цього Кодексу.

Якщо ці обставини трапилися після початку крузу і привели до його припинення, організатор крузу зобов'язаний повернути учаснику крузу частину плату за крузу в порядку, розмір і терміни, встановлені договором морського крузу.

Стаття 201. Витрати у разі збільшення продовження терміну крузу

У випадку збільшення терміну крузу через непередбачені обставини організатор крузу несе всі додаткові витрати, пов'язані з наданням послуг учасникові крузу.

Стаття 202. Відповідальність організатора крузу

Організатор крузу несе відповідальність за шкоду, заподіяну смертю або ушкодженням здоров'я учасника крузу, а також втратою або пошкодженням його багажу, якщо це доведе, що шкода заподіяна внаслідок дії або упущення організатора крузу, скоєних або з наміром, або з метою збільшення збитку, або з наміром, або з метою збільшення збитку.

ГЛАВА 5. ДОГОВІР ФРАХТУВАННЯ СУДЕН

ГЛАВА 1. ДОГОВІР ФРАХТУВАННЯ СУДЕН НА ПЕВНИЙ ЧАС

Стаття 203. Поняття договору фрахтування судна

За договором фрахтування судна на певний час судновласник зобов'язується за обумовленою платою (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час.

Найбільш фрахтувальнику судно може бути надано внаслідок екіпажем (тайм-чартер) або не екіпажем (дисконтинентальне екіпажем (сборот-чартер).

Стаття 204. Докази укладення договору фрахтування судна

Документом, що підтверджує наявність договору фрахтування судна на певний час повинні бути укладення у письмовій формі.

Наявність і зміст договору фрахтування судна на певний час може бути доведено виключно письмовими доказами.

Стаття 205. Реквізити договору фрахтування судна

У договорі фрахтування судна повинні бути вказані найменування сторін договору, назва судна, його технічні і експлуатаційні дані (вантажопідйомність, вантажоспоживність, швидкість тощо), режим плавання, місце завантаження і розвантаження вантажів, термін дії договору, місце призначення і здавання судна.

Стаття 206. Суборенди

Фрахтувальник може і не може прав, що належать йому за договором фрахтування судна на певний час, укласти від свого імені самостійний договір фрахтування судна з третьою особою. Внаслідок такого договору не збільшає фрахтувальника від невиконання договору, укладеного ним з судновласником.

До договору фрахтування судна на певний час, укладеного фрахтувальником з третьою особою, відповідно застосовуються правила цієї глави.

Стаття 207. Морський стан судна

Судновласник зобов'язаний передати судно фрахтувальнику в стані, придатному для використання його з метою, передбаченому договором фрахтування судна на певний час.

При фрахтуванні судна за тайм-чартером судновласник зобов'язаний, крім того, спорядити і укомплектувати судно екіпажем, а також підтримувати судно протягом терміну тайм-чартера в морському стані, сплачувати його страхування і утримання суднового екіпажу.

Стаття 208. Обмеження щодо кінця терміну фрахтування

Фрахтувальник зобов'язаний здійснювати експлуатацію судна відповідно до умов фрахтування, визначених договором фрахтування судна на певний час.

Стаття 209. Претензії фрахтувальника на укладення договорів перевезення

Якщо судно зафрахтоване для перевезення вантажів, фрахтувальник має право від свого імені укласти договір перевезення вантажів, підписувати чартер, видавати коносаменти та інші перевізні документи. Він несе відповідальність за зобов'язаннями, що випливають з цих документів, зокладаючи з коносаментами або інших перевізних документами.

Стаття 210. Підпорядкування екіпажу судна фрахтувальнику

У разі фрахтування судна за тайм-чартером капітан та інші члени екіпажу підпорядковуються розпорядженням фрахтувальника щодо експлуатації судна, за винятком розпорядження щодо судноводіння, внутрішнього розпорядку на судні і складу екіпажу.

Стаття 211. Відповідальність фрахтувальника

Фрахтувальник відповідає за збитки, викликані ризиком, пошкодженням або загубленням судна, якщо збиток стався з його вини.

Стаття 212. Сплата фрахту

Фрахтувальник сплачує суд-

новласнику фрахт у порядку і терміни, передбачені договором фрахтування судна на певний час. Він зобов'язаний від сплати фрахту і втратити його судно з вартістю, протягом якого судно було непрацездатне для експлуатації внаслідок неморального стану, за винятком випадків, коли непрацездатність судна настала з вини фрахтувальника.

Стаття 213. Сплата фрахту у разі загублення судна

У разі загублення судна фрахт підлягає сплаті по день загублення судна, а якщо цей день встановити неможливо, — по день отримання останньої звістки про нього.

Стаття 214. Винагорода за рятівництво на морі

Винагорода, належна за рятівництво за тайм-чартером судна за рятівництво на морі, що мало місце до закінчення дії тайм-чартера, розподіляється рівним частками між судновласником, фрахтувальником за закінченням акту завантаження і розвантаження вантажів, понесених судном збитків, і частки, належної судновласнику екіпажу. Винагорода, належна за завантаження і розвантаження судну за рятівництво на морі під час дії договору фрахтування судна на певний час, належить фрахтувальнику.

ГЛАВА 2. ДОГОВІР ЛІЗІНГУ СУДНА

Стаття 215. Поняття договору лізінгу судна

За договором лізінгу судна власник судна (лізингодатель) передає судно фрахтувальнику (лізингодержателю) судно без екіпажу для використання для закінчення акту завантаження і розвантаження вантажів, понесених судном збитків, і частки, належної судновласнику екіпажу.

Стаття 216. Докази укладення договору лізінгу

До договору лізінгу судна повинні бути вказані найменування сторін, мета договору, назва судна, рік побудови судна, його технічні і експлуатаційні дані, вантажопідйомність, вантажоспоживність, швидкість тощо, режим плавання, місце завантаження і розвантаження вантажів, термін дії договору, місце призначення і здавання судна.

Договір лізінгу українського державного судна може бути укладений за погодженням з Міністерством транспорту України.

Стаття 217. Реквізити договору лізінгу судна

У договорі лізінгу судна повинні бути вказані найменування сторін, мета договору, назва судна, рік побудови судна, його технічні і експлуатаційні дані, вантажопідйомність, вантажоспоживність, швидкість тощо, режим плавання, місце завантаження і розвантаження вантажів, термін дії договору, місце призначення і здавання судна.

Договір лізінгу українського державного судна може бути укладений за погодженням з Міністерством транспорту України.

Стаття 218. Морський стан судна

Лізингодатель зобов'язаний передати судно лізингодержателю в стані, придатному для використання його з метою, передбаченому договором лізінгу судна.

Лізингодатель несе відповідальність за будь-які нещасні випадки, викликані ризиком, пошкодженням або загубленням судна, якщо збиток стався з його вини.

Стаття 219. Сплата лізінгу

Лізингодатель сплачує суд-

ГОЛОС УКРАЇНИ

забруднення нафтою є результатом умисної вини самого власника судна. На вимогу відповідної національної посадової особи повинні бути прийняті до участі в справі як свідковиди.

Стаття 310. Свідцтво про забезпечення відповідальності

Судно, що перевозить наливом як нафта більше 2000 тонн нафти, повинно мати відповідне дійсне свідцтво, яке засвідчує, що відповідальність власника судна за заподіяну шкоду від забруднення нафтою забезпечена відповідно до статті 310 цього Кодексу. Умови і порядок видачі, перевірки і змінення цього свідчення встановлюються Міністерством транспорту України відповідно до статті 3 цього Кодексу.

Стаття 311. Виключення обмеження відповідальності

До відповідальності за заподіяну шкоду від забруднення, передбаченої в цій главі, відповідно застосовуються статті 351, 355, 356, 357, 358 цього Кодексу.

Стаття 312. Поняття нафти

Відповідно до статті 311 цього Кодексу мається на увазі будь-яка нафта, у тому числі сира нафта, мазут, важке дизельне паливо і мастила, а також китовий і рибний жир.

ГЛАВА 5. ВІДПОКІДОВАННЯ ЯДЕРНОЇ ШКОДИ

Стаття 313. Поняття ядерної шкоди

Оператор ядерного судна відповідно до ядерної шкоди, заподіяної наслідком ядерного інциденту з ядерним судном, крім випадків, зазначених у частині першій статті 317 цього Кодексу.

Якщо шкода завдала шкоду, заподіяну особою або майбу радіоактивних матеріалів власності або послужили радіоактивних властивостей з токсичними, вибуховими та іншими небезпечними властивостями ядерного палива, радіоактивних продуктів ядерного судна або їх відходів, а також витрати, проведені з метою відкриття шкоди або зменшення її розміру.

Якщо порід з ядерною заповіддю інша школа, яка не може бути відокремлена від ядерної, то вона заповнює школа визнається ядерною шкодою.

Якщо шкодою не є школа, заподіяна самому ядерному судну, його устаткування, паливу і запасам продовольства.

Ядерним інцидентом визнається подія або подія, яку зумовило однією і тією ж причиною і заподіяно шкоду, що підпадає під ознаки, зазначені у частині другій і третій цієї статті.

Стаття 314. Застосування права у разі ядерної шкоди

Правила цієї глави застосовуються у разі заподіяння ядерної шкоди судном, обладнанням ядерного судна, а також судна (ядерного судна) на території України, включаючи територіальне море, в також у разі заподіяння ядерним судном, що плаває під Державним прапором України, ядерної шкоди у виключній морській економічній зоні.

Стаття 315. Відповідальність оператора ядерного судна

Крім випадків, передбачених у статті 321 цього Кодексу, відповідальність за заподіяння ядерної шкоди несе виключно оператор ядерного судна.

Оператором ядерного судна є особа, яка фізично, або фізична особа, улаштована державою, під командуванням судна, або фізична особа, яка безпосередньо експлуатує судно.

Стаття 316. Зняття зняття від відповідальності

Оператор ядерного судна зобов'язаний відшкодувати ядерну шкоду, якщо не доведе, що шкода виникла внаслідок воєнних дій, ворожих дій, або народних заворушень, або непередбачених сил природи.

Якщо оператор доведе, що ядерна шкода в цілому або частинно

виникла внаслідок наміру потенціального, оператор звільняється від відповідальності, якщо не доведе, що шкода виникла внаслідок наміру потенціального.

Стаття 317. Ретрессна вимога

Оператор ядерного судна, який відшкодував ядерну шкоду, повинен зняти про ретрессу вимогу:

1) особі, яка намірено заподіяла ядерну шкоду;

2) особі, яка здійснювала операцію з підняттям затонулого ядерного судна без згоди на це оператора ядерного судна, під прикриттям якої планувало судно, якщо школа є наслідком виниклих дій такої особи.

Ретрессний позов може бути заявлено також особою, яка вказала на себе обов'язок відшкодувати ядерну шкоду за її угодою з оператором ядерного судна. У випадках, передбачених цією статтею, ретрессна вимога може бути заявлена тільки особою, яка відшкодувала ядерну шкоду по території відповідно до статті 324 цього Кодексу.

Стаття 318. Обмеження відповідальності

Відповідальність оператора ядерного судна за ядерну шкоду, заподіяну наслідком однієї ядерного інциденту з одним судном, обмежується сумою 99,75 мільйонів розрахункових одиниць, включаючи суму витрати.

Якщо наслідок ядерного інциденту заявляються вимоги про відшкодування шкоди, заподіяної як особі, так і судну, з суми, визначеної в частині першій цієї статті, одна частина суми в розмірі 69,825 мільйона розрахункових одиниць призначається виключно для оплати вимог щодо відшкодування шкоди, заподіяної іншій частині суми в розмірі 29,925 мільйона розрахункових одиниць призначається для оплати вимог щодо відшкодування шкоди, заподіяної майну. Якщо першої частини суми виявиться недостатньо для оплати вимог щодо відшкодування шкоди, заподіяної особі, несплатний лишок також вимог підпадає під відповідальність другої частини суми нарівні з вимогами про відшкодування шкоди, заподіяної майну.

Суми, призначені для оплати вимог, розподіляються між позивачем пропорційно доведеном розмірам їх вимог.

Стаття 319. Солідарна відповідальність

Декларатори ядерних суден, що перебувають під командуванням, відповідають солідарно. Однак відповідальність оператора ядерного судна, проти якого винесено позов про відшкодування шкоди, повинна бути обмежена, не може перевищувати межі, встановленої в частині першій статті 319 цього Кодексу.

Оператор ядерного судна, який відшкодував шкоду відповідно до статті 319 цього Кодексу, має право одержати від інших операторів ядерних суден відшкодування пропорційно розміру заподіяної шкоди, а також шкоди, а якщо не зможе повністю встановити, то рівним частками.

Стаття 320. Відповідальність власника ядерного судна

При заподіянні ядерної шкоди оператором судна, на експлуатацію якого на момент ядерного інциденту не було введено дозволу державою, під прикриттям якої планувало судно, відповідальність покладена на власника судна. У цьому разі обмеження відповідальності оператора ядерного судна на підставі статті 319 цього Кодексу не застосовуються.

Стаття 321. Конфіліктна норма

Якщо внаслідок ядерного інциденту заподіяно шкоду особі працівника оператора у зв'язку з виконанням ним своїх трудових (службових) обов'язків, відповідно до цієї статті несе оператор ядерного судна. Він зобов'язаний також сплачувати за потерпілого страхові внески. Виплата відшкодування особою, яка отримала шкоду, пенсії за спеціальним страхуванням, проводиться в порядку, передбаченому чинним законодавством України.

на, проводиться в порядку, передбаченому чинним законодавством України.

Стаття 322. Свідцтво про забезпечення відповідальності оператора

Ядерне судно повинно мати відповідне дійсне свідцтво, яке засвідчує, що відповідальність оператора ядерного судна у разі ядерної шкоди забезпечена згідно із статтею 319 цього Кодексу. Умови і порядок видачі, перевірки і змінення цього свідчення встановлює Міністерство транспорту України на підставі статті 3 цього Кодексу.

Стаття 323. Позов про відшкодування шкоди, позначена або організована

Позов про відшкодування ядерної шкоди може бути винесений безпосередньо проти страховика або іншої особи, яка надала фінансове забезпечення оператору ядерного судна.

При винесенні позову про відшкодування ядерної шкоди проти оператора ядерного судна страховик або інша особа, яка надала фінансове забезпечення оператору, має право брати участь у судовому процесі.

Стаття 324. Фонд забезпечення обмеженої відповідальності

У випадках, коли розмір заподіяної ядерної шкоди перевищує межі відповідальності оператора ядерного судна, встановленої в частині першій статті 319 цього Кодексу, на вимогу оператора ядерного судна, позначена або організована, який мав дозвіл на експлуатацію ядерного судна, при розгляді справи в судовому порядку створюється фонд для забезпечення обмеженої відповідальності у разі виникнення шкоди шляхом внесення оператором до суду грошових сум (депозитів) або надання іншого забезпечення, що визнається судом прийнятним і достатнім.

Стаття 325. Межі відповідальності судовласника

До відповідальності оператора ядерного судна за ядерну шкоду, що передбачена в цій главі, застосовуються частини друга і третя, а також статті 355 і 358 цього Кодексу.

ГЛАВА 6. ВІНАГОРОДА ЗА РЯТУВАННЯ НА МОРІ

Стаття 326. Сфера застосування права щодо винагороди за рятування

Правила цієї глави застосовуються у разі рятування морських суден, що знаходяться в небезпечі, в також у разі рятування морськими суднами суден внутрішнього плавання, що перебувають у небезпечі, а також суден внутрішнього плавання, що перебувають у небезпечі, що буксируються, незалежно від того, в яких водах мали місце рятування, у тому випадку, коли розглядає спору з питань рятівності відбувається в Україні.

Правила цієї глави не застосовуються щодо закріплених або плаваючих платформ, узбережних будівель, установок, коли судно, яке перебуває в небезпечі, знаходиться на місці роботи, пошкоджені з дослідженням, експлуатацією або розробкою мінеральних ресурсів морського дна.

Стаття 327. Застосування права у разі рятування

Якщо судно, яке рятувало, і рятуване судно плавають під прапором однієї держави, застосовуються законодавство цієї держави.

При розподілі винагороди за рятування між власником і екіпажем судна, яке рятувало, а також між членами екіпажу застосовуються законодавство держави, під прапором якої планувало судно.

Стаття 328. Права на винагороду

Будь-яка з корисним результатом від подію рятування судна, що перебувало в небезпечі, навігаційні та інших предметів, що знаходяться на ньому, а також щодо збереження фактич і плати за переселення пасажирів і вилучення або інших майна, яке є частинкою індивідуального природного середовища.

да, дає право на отримання пенсії винагороди.

Стаття 329. Заборона рятування

Послуги, надані несправжнім на яхті і розуму заборону власника або капітана щодо рятування судна або будь-якого іншого майна, що не знаходиться і не знаходиться на боргу судна, і наразилося на небезпечу, не дають права на винагороду.

Стаття 330. Рятування людей

Від рятування людей не вважається ніщою винагородою. Рятівник людей, який взяв участь у наданні послуг у зв'язку з аварією, що зумовила необхідність рятування, має право на справедливую частку від цієї рятівної суми за рятування судна або іншого майна або відкриття чи зменшення шкоди наволинному природному середовищу.

Стаття 331. Рятування судна то-го ж судновласника

Винагорода сплачується і у тому разі, коли судно, що наділо послугами з рятування, належить власнику цього судна.

Стаття 332. Розмір винагороди

Розмір винагороди визначається угодою сторін, а за відсутності угоди — судом, арбітражним судом або Морською арбітражною комісією. Будь-яка угода про рятування, що була укладена в момент і під впливом небезпечі, може бути вимою однієї зі сторін названа недійсною або змінена в судовому порядку, якщо буде встановлено, що угода є несправедливою. Розмір винагороди може бути зменшено або у винагороді може бути відшкодовано, якщо в судовому порядку встановлено необхідність рятування або зникнення рятування, приналежності майна або чинили інші протиріччя під.

Стаття 333. Критерії встановлення винагороди

Винагорода встановлюється з метою заохочення рятівальних операцій з урахуванням таких критеріїв (незалежно від порядку, а якщо вони не зазначені):

- 1) вартості рятування судна та іншого майна;
- 2) майстерності і зусиль рятівника у відкритті або зменшенні шкоди наволинному природному середовищу;
- 3) ступінь успіху, досягнутого рятівником;
- 4) характер і ступінь небезпечі;
- 5) майстерності і зусиль рятівника у рятуванні судна, іншого майна, людей;
- 6) затрачений рятівником час, понесені ним витрати і збитки;
- 7) ризик відповідальності та інших витрат, понесених рятівником за рятування або його обладнання;
- 8) швидкість надання послуг;
- 9) наявність і використання судна або іншого обладнання, призначеного для рятівальних операцій;
- 10) стан готовності та ефективності обладнання рятівника і його вартості.

Встановлено винагороду виплачується особам, залученим до рятування в судні та іншому майні, пропорційно їх відповідній вартості вартості. У разі вищезгаданого однією з цих осіб вони мають право вимагати частку в інтересах осіб у розмірі їх відповідних часток.

Стаття 334. Максимальний розмір винагороди

Винагорода за витратом будь-якого з рятівальних і відшкодуваннях витрат або арбітражних витрат, що можуть підлягати сплаті у зв'язку з цим, не може перевищувати вартості вартості судна та іншого майна.

Стаття 335. Розподіл винагороди між рятівниками

Розподіл винагороди між рятівниками проводиться за їх угодою, а за відсутності угоди — судом, арбітражним судом або Морською арбітражною комісією на підставі критеріїв, зазначених у статті 334 цього Кодексу.

Стаття 336. Розподіл винагороди за судновласником і членами екіпажу

Розподіл винагороди між судновласником і членами екіпажу проводиться за їх угодою, а за відсутності угоди — судом, арбітражним судом або Морською арбітражною комісією на підставі критеріїв, зазначених у статті 334 цього Кодексу.

наслідком, членами екіпажу та іншими особами, які взяли участь у рятівальній операції; 3) проводиться з урахуванням особистого вкладу кожного з досягнених позитивних результатів рятування за рішенням угоди судновласника, судна, а за відсутності угоди — згідно з рішенням суду, арбітражного суду або Морської арбітражної комісії України.

Правила членів першої цієї статті застосовуються до розподілу винагороди за здійснення рятівальних операцій судами, для яких такої операції є професійною діяльністю.

Стаття 337. Валюта винагороди

Виплата винагороди за рятування проводиться в тій валюті, в якій вона одержана.

Стаття 338. Спеціальна компенсація

Якщо рятівник здійснив рятівальні операції стосовно судна, що само по собі або його навігатор становило загрозу заподіяння шкоди наволинному природному середовищу, то він має право на винагороду, то він має право на одержання від власника цього судна спеціальної компенсації, еквівалентної його витратам, якщо він не може перевищувати 100 відсотків понесених рятівником витрат.

Стаття 339. Вантажі, що належать державі

Вантажі, згодом держави-власника судна, що не можуть бути відшкодовані за вартістю, яку держава не може використати як підставу для вилучення, арешту або затримання ісковерчених вантажів, що є власністю держави, не підпадає під час проведення рятівальних операцій суверенний імунітет згідно із загальнозвизаними принципами міжнародного права.

Стаття 340. Обов'язок надати засвідчення

На прохання рятівника особа, відповідальна за аналіз рятівальних операцій, зобов'язана надати засвідчення вимоги, призначені для рятівальних операцій.

Власник врятованого судна повинен використати всі можливості для гарантії того, щоб власники судна, наслідком якого стало рятування, не мали потреби довести забезпечення вимоги до них, включаючи відсотки і судові або арбітражні витрати рятівника.

Згодом рятівника врятоване судно та інше майно не може перевищувати з порту або місця, куди це майно спорту доставлено після закінчення рятівальних операцій, до того часу, поки не буде отримано відшкодування вимоги рятівника до відповідної шкоди майна.

ГЛАВА 7. МОРСЬКІ ПРОТЕСТИ

Стаття 341. Заява про морський протест

Якщо в період плавання або стоянки судна мала місце подія, що може бути приводом для пред'явлення судовласником міжнародних претензій, то судновласник зобов'язаний надати докази для захисту прав і законних інтересів судовласників зовні у встановленому порядку забори про морський протест.

Заява про морський протест повинна містити опис обставин події і заходів, вжитих капітаном для забезпечення цілості довіреного йому майна.

Стаття 342. Органи, яким робиться заява

Морський протест заявляється: у порту України — нотаріусу або іншій посадовій особі, на яку законна влада України покладала здійснення нотаріальних дій; і вноземному порту — консулу

Україні або компетентним посадовим особам іноземної держави у порядку, встановленому законодавством цієї держави.

Стаття 343. Термін для заяви у порту України зазвичай про морський протест робиться протягом двадцяти чотирьох годин з моменту оформлення приходу судна в порт. Якщо подія, що зумовлює необхідність заяви морського процесу, сталася в порту, протест повинен бути заявлений протягом двадцяти чотирьох годин з моменту події.

Стаття 344. Заява протесту із зазначенням причин.

Якщо виникла неможливість заявити протест у встановлений термін, причали щого повинні бути зазначені у заяві про морський протест.

За наявності підстав припускати, що подія, яка сталася, заповділя шкоду вантажу, що знаходиться на судні, заява про морський протест повинна бути зроблена до закінчення доби. Винагащення вантажу до заяви морського протесту може бути розпочато лише у разі крайньої потреби.

Стаття 345. Докази. Якщо держава не може надати доказів, викладених у заяві про морський протест, капітан судна одночасно з заявою, або в термін не більше семи днів з моменту прибуття в порт, має надати докази, якщо вона мала місце в порту, зобов'язаний подати нотаріусу або іншій посадовій особі (стаття 343 цього Кодексу) на огляд судового журналу і завірених капітаном витяг з судового журналу.

Стаття 346. Акт про морський протест.

Нотаріус або інша посадова особа (стаття 343 цього Кодексу) на підставі заяви капітана, даної судового журналу, оглядування капітана, а у разі потреби інших свідків із складу судового екіпажу складає акт про морський протест і засвідчує його своїм підписом і печаткою.

Стаття 347. Складання акта про морський протест іноземними консулами.

Прийняття заяви про морський протест від капітана іноземного судна і складання у цих випадках актів про морський протест може здійснюватися відповідними консульськими представниками іноземних держав в Україні на умовах взаємності.

РОЗДІЛ Х. ОБМЕЖЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СУДНОВЛАСНИКА

ГЛАВА I. МЕЖІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СУДНОВЛАСНИКА

Стаття 348. Відповідальність судновласника.

Судновласник відповідає за своїми зобов'язаннями майном, що йому належить, на яке згідно з чинним законодавством України може бути звернено стягнення.

Стаття 349. Обмеження відповідальності.

Відповідальність судновласника обмежується межами, передбаченими у статті 353 цього Кодексу, якщо інше не встановлено вимог, які не залежно від їх правової основи виникли внаслідок:

- 1) загибелі судна або ушкодження вантажу внаслідок аварії, якщо заходиться до суду, або внаслідок аварії судна, або внаслідок аварії судна, або внаслідок аварії судна;
- 2) загибелі судна або ушкодження вантажу внаслідок аварії судна, або внаслідок аварії судна, або внаслідок аварії судна;

Якщо подія, зазначена в пункті 2 цієї статті, задокументована, якщо не знаходилася на судні, судновласник, відповідальний за дії і вчинення цієї особи, може бути звільнений від відповідальності, якщо дії або вчинення були пов'язані з судновласником або управлінням судном, і за наявності, перес-

зенням, як винятковим винятком, багажу або ручної кладі або з посадовою чи висадкою пасажирів.

Стаття 350. Умова шкоди.

Відповідальність судновласника не може бути обмежена, якщо доведено, що шкода стала результатом його власної дії з наміром заповділя таку шкоду або через самовпевненість з усвідомленням можливості заподіяння.

Стаття 351. Виняток. Вирішувати про обмеження відповідальності.

Обмеження відповідальності на підставі статті 350 цього Кодексу не застосовується щодо вимог:

- 1) викликаних ратуванням або провадженням, пов'язаних із загальною безпекою, пов'язаних із загальною безпекою;
- 2) члени екіпажу та інших працівників судновласника, обов'язки яких пов'язані з судном, а також їх спадкоємців або родичів, що мають право на компенсацію внаслідок аварії, якщо за законодавством, яке регулює відносини цих осіб з судновласником, його внаслідок за цими вимогами повинні бути обмежені або вони перешли межі, передбачені статтею 353 цього Кодексу;

3) пов'язаних з підняттям або відхиленням затонулого майна;

- 4) про надання допомоги, зобов'язання внаслідок аварії або інших речовин, шкідливих для здоров'я людей або живих ресурсів моря, коли до відповідальності за цю шкоду застосовуються правила глави 3 розділу IX цього Кодексу;
- 5) про відшкодування ядерної шкоди, коли до відповідальності за цю шкоду застосовуються правила глави 5 розділу IX цього Кодексу.

Стаття 352. Межі відповідальності.

Межі, якими може обмежуватися відповідальність осіб, зазначених у статтях 349 і 356 цього Кодексу:

- а) щодо вимог, викликаних втратою життя або ушкодженням здоров'я:

- а) для судна місткістю не більше 500 одиниць — 333000 розрахункових одиниць;
- а) для судна, місткістю якого перевищує 500 одиниць, до зазначеної суми додається така сума на кожну одиницю:
 - від 501 до 3000 одиниць — 300 розрахункових одиниць;
 - від 3001 до 30000 одиниць — 333 розрахункових одиниць;
 - від 30001 до 70000 одиниць — 250 розрахункових одиниць;
 - понад 70000 одиниць — 167 розрахункових одиниць;
- б) щодо будь-яких інших вимог:
 - для судна місткістю не більше 500 одиниць. 167000 розрахункових одиниць. До зазначеної суми додається така сума на кожну одиницю:
 - від 501 до 3000 одиниць — 167 розрахункових одиниць;
 - від 3001 до 70000 одиниць — 125 розрахункових одиниць;
 - понад 70000 одиниць — 83 розрахункових одиниць.

Якщо сума, обчислена стосовно вимог, передбачених у зв'язку з втратою життя або ушкодженням здоров'я є недостатньою для оплати повного таких вимог, то сума, обчислена стосовно таких вимог, акорировується для оплати неспливаючих залишків цих вимог на пропорційній основі нарізку з будь-яких інших вимог, передбачених в пункті 6 частини першої цієї статті.

Для цілей обмеження відповідальності:

- 1) під місткістю судна з механічним двигуном слід розуміти кількість кубічних метрів, що належить до неї об'єму машинного відділення, а від місткістю репти судна — їх часта місткість;
- 2) межі відповідальності будь-якого рятівника, що діє не на судні, а на борту судна, повинні бути визначені на підставі місткості, яку воно стосовно якого він надає послуги з рятівання, обчислюються на підставі місткості в 1500 одиниць.

Стаття 353. Застосування меж відповідальності.

Межі відповідальності, передбачені у статті 353 цього Кодексу, застосовуються в сукупності всіх вимог, що виникли з аварії-нещастя однієї події і пред'явлені проти однієї судновласника і осіб, назовмі у статті 356 цього Кодексу.

Стаття 354. Застосування вимог.

Якщо судновласник, відповідальний за шкоду, виниклу внаслідок аварії, пред'являє вимоги на підставі статті 350 цього Кодексу, має право на зустрічний вимогу, що випливає з тієї ж самої події, обмеження відповідальності застосовується щодо рятівання, яке виникло внаслідок аварії, виникло внаслідок аварії.

Стаття 355. Перехід права обмеження відповідальності.

Якщо будь-яка з вимог, за які відповідальний судновласник, має право бути обмежена, виникла безпосередньо до особи, за дії або вчинення якої судновласник несе відповідальність, ця особа має право скористатися всіма правами, передбаченими статтею 353 цього Кодексу, встановленими для судновласника, якщо не доведено, що шкода заповділя цією особою умисно.

Стаття 356. Визнання відповідальності.

Для спрямованої на забезпечення обмеженої відповідальності, зокрема створення фонду, або посилення на таке забезпечення, вимагає визнання відповідальності.

Стаття 357. Нейдійність угод про обмеження відповідальності.

Угода про зменшення відповідальності судновласника, що випливає з положень цієї глави, недійсна.

ГЛАВА 2. ПРИВІЛЕГІЙОВАНА ВИМОГИ

Стаття 358. Черговість вимог.

Підлягають переважному задоволенню певні вимоги, виникли, у тому числі перед вимогами, забезпеченими заставою:

- 1) у першу чергу — вимоги, що випливають з трудових відносин, вимоги про відшкодування шкоди внаслідок аварії, іншим ушкодженням здоров'я або смертю, і після їх повного відшкодування — вимоги щодо соціального страхування, осідлання і всі інші вимоги, що стосуються відповідного судна;
- 2) у другу чергу — вимоги щодо ядерної шкоди і забруднення моря, а також знищення наслідків забруднення;
- 3) у третю чергу — вимоги калітальні і противні зборів;
- 4) у четверту чергу — вимоги про винагороду за рятівання і про сплату ввісків, пов'язаних із загальною аварією;

5) у п'яту чергу — вимоги про відшкодування шкоди від згинання судна або іншої аварії на морі, від пошкодження портів споряду, іншого майна, що знаходиться на борту судна, або внаслідок навігаційного устаткування;

6) у шосту чергу — вимоги, що виникають з дій, вчинених капітаном на підставі наданих йому законом прав з метою забезпечення безпеки судна, його екіпажу, пасажирів, а також внаслідок аварії;

7) у сьому чергу — вимоги про відшкодування шкоди щодо вантажу або багажу;

8) у восьму чергу — вимоги про сплату фрахту та інших витрат, пов'язаних з перевезенням даного вантажу.

Вимоги про сплату наданих у порту послуг привілеговано відповісти до вимог пункту сьомого цього розділу, якщо за умови, що воно майна воно відшкодування.

Стаття 359. Вимоги, що відшкодування за рахунок судна.

Вимоги, зазначені в пунктах 1-7 статті 358 цього Кодексу, підлягають переважному відшкодуванню з:

- 1) вартості судна;
- 2) фактичій і платі за провіз пасажирів та їх багажу, належних за

рейс, протягом якого виникла підстава вимоги;

3) ввісків, пов'язаних із загальною аварією, належних судновласнику на даному судні;

4) відшкодування, належного судновласнику внаслідок втрати фрахту, а також за завантаження судні і це не відновлені пошкодження;

5) винагороди, належної судновласнику за рятівання, що має місце внаслідок аварії, виникло внаслідок аварії, виникло внаслідок аварії.

Вимоги, зазначені в пунктах 3, 4, 6 і 8 статті 359 цього Кодексу, підлягають переважному відшкодуванню з:

- 1) вартості вантажу, не даного одержувачу;
- 2) відшкодування, належного за пошкодження вантажу;
- 3) ввісків, пов'язаних із загальною аварією, належних вантажовласнику.

Стаття 361. Відшкодування за пропорційністю вимог однієї черги.

Вимоги, зазначені у статті 359 цього Кодексу, відшкодування у порядку черговості і у межах кожної черги пропорційно розміру вимог.

Однак вимоги, зазначені в пунктах 4 і 6 статті 359 цього Кодексу, відшкодування у межах цих черг у порядку зворотному до черги. Вимоги, що виникли у зв'язку з одним і тим же випадком, вважаються такими, що виникли одночасно.

Стаття 362. Відшкодування за останніми вимогами.

Вимоги, що відносяться до останнього рейсу, відшкодування за перевагою перед такими ж вимогами за попередніми рейсами.

Однак вимоги, зазначені в пункті 1 статті 359 цього Кодексу, що стосуються кількох рейсів, привілеговано до таких же вимог за останнім рейсом.

Стаття 363. Строк дії привілеїв.

Прав переважного відшкодування припиняється після закінчення одного року з дня виникнення вимоги, за винятком вимог, зазначених у пункті 6 статті 359 цього Кодексу, право переважного відшкодування яких припиняється після закінчення шесті місяців з дня виникнення вимоги.

ГЛАВА 3. МОРСЬКА ІПОТЕКА

Стаття 364. Поняття договору морської іпотеки.

Будь-яке судно, зареєстроване у Державному судновому реєстрі України або Судовий книг України, може бути закладено згідно з чинним законодавством судновласнику за забезпечення зобов'язання кредиторів (іпотечному заставодержателю). Іпотечним заставодержателем може бути будь-яка особа, яка діє на підставі чинного законодавства України.

Україні як іноземної держави, якій відповідно до законодавства України судно може бути відчужено.

Стаття 365. Договір морської іпотеки.

Договір про іпотечку повинен бути укладений у письмовій формі.

У договорі про іпотечку значаються найменування, місцезнаходження судна, його номер, ідентифікаційний номер, забезпечення іпотечкою. Її розмір і термін виконання зобов'язання, оцінка і місцезнаходження судна, а також будь-які інші умови, шоло які мають бути досягнуті згодом.

Права і обов'язки сторін договору про іпотечку, а також порядок його оформлення визначаються законодавством держави іпотечного заставодержателя, якщо інше не встановлено угодою сторін. Іпотека не означає відчуження судна іпотечному заставодержателю, так само як іпотечний заставодавець не може розділяти як

особа, що втратила право власності на закладене судно.

Стаття 366. Реєстрація іпотеки.

Договір про іпотечку повинен бути нотаріально засвідчений, на місцеві реєстрації судна в Державному судновому реєстрі України або Судовий книг України.

Іпотечний заставник морських суден зобов'язаний вести Книгу запису іпотек, форвард, де записані всі вимоги, які належать чинним законодавством.

Іпотечний заставник несе відповідальність за своєчасність і достовірність записів вимог іпотечки у Книгу запису іпотек. Іпотечний заставодавець зобов'язаний відшкодувати потерпілим, іпотечному заставодержателю або третій особі у повному обсязі збитки, заповділя записи в Книгу запису іпотек, невірними або неточними записами, а також угодженням від обов'язку надати Книгу запису іпотек для ознайомлення.

Стаття 367. Припинення іпотечних заставодержателів.

Якщо предметом іпотеки стає закладене судно, що може служити заставним забезпеченням іншого зобов'язання, заставне право погашається, а заставодержатель зберігає чинність.

Вимоги настановного заставодержателя задовольняються з вартості судна після відшкодування вимог попереднього заставодержателя.

Перавляти права заставодержателя на відшкодування їх вимог реалізуються залежно від дати і дати реєстрації застави у Книгу запису іпотек.

Якщо іпотечний заставник зобов'язаний відшкодувати вимоги наступного іпотечного заставодержателя про всі існуючі іпотечні судна, а також про характер і розмір вимог, виниклих внаслідок зобов'язання, іпотечний заставник зобов'язаний відшкодувати збитки, що виникли у будь-якого з іпотечних заставодержателів внаслідок невиконання цього обов'язку.

Стаття 368. Право стягнення з закладеного судна.

Іпотечний заставодержатель набуває права звернутися стягнення на закладене судно, якщо до моменту виникнення вимог виконання зобов'язання, забезпеченого іпотечкою, воно не буде виконано, за винятком випадків, коли за законом або договором про іпотечку таке право виникло раніше, або може бути здійснено раніше.

Стаття 369. Межі стягнення.

За рахунок закладеного судна іпотечний заставодержатель вправі відшкодувати свої вимоги у повному обсязі, виключно збитки, збитки, заповділя простроченим виконання, а у випадках, передбачених законодавством або договором про іпотечку, — неустойку. Відшкодування підлягають також збитки іпотечного заставодавця, пов'язані з здійсненням забезпечення іпотечкою вимоги.

Стаття 370. Підстави звернення стягнення.

Звернення стягнення на закладене судно проводиться за рішенням суду, арбітражного суду або Морської арбітражної комісії, якщо інше не передбачено чинним законодавством України.

Реалізація закладеного судна, якщо це завдяки стягнення, здійснюється відповідно до чинного законодавства України, якщо інше не передбачено договором про іпотечку.

Стаття 371. Публікація судового рішення про продаж арештованого судна.

Рішення суду, арбітражного суду, морської арбітражної комісії про продаж арештованого судна або тако, що буде публікується в одній з центральних газет протягом трьох днів підряд. Публікація повинна містити:

- 1) найменування судна, що виніс рішення, дату його прийняття;
- 2) причину і підстави процесу;
- 3) спосіб, місце і час процесу;

Президент України Л. Кучма



ГОЛОС УКРАЇНИ

